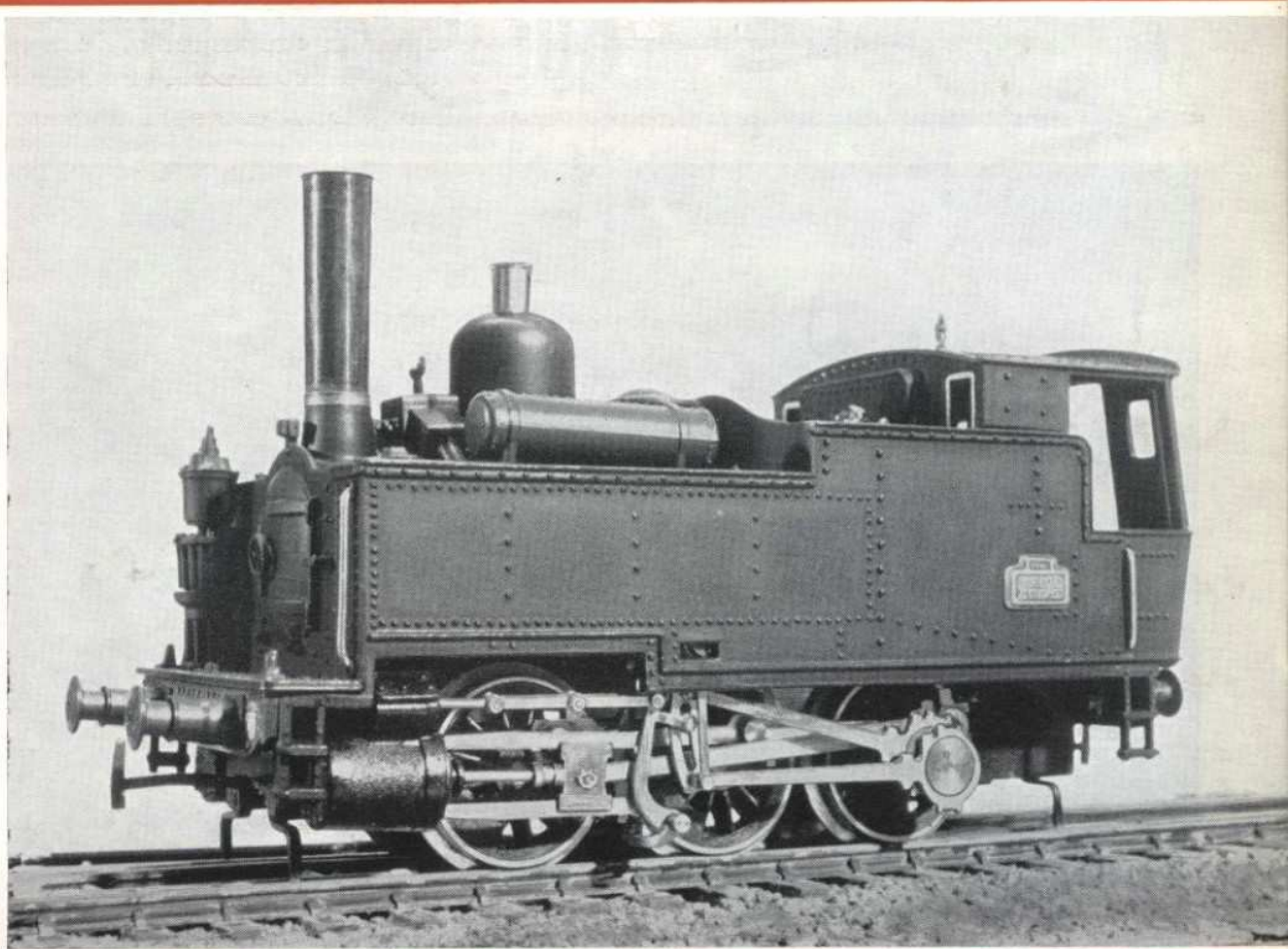


Loco. revue

N° 263
JUN 1966

La revue des amateurs de chemins de fer



N° 263 JUN 1966 - VOLUME XXV

3,60 F

LA PHOTOGRAPHIE FERROVIAIRE - BLOCK SYSTEME MAGNAMPLI

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

loco-revue

N° 263

VOLUME XXV

JUIN 1966

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

Membre fondateur
de FERPRESS
(Union Internationale de
Presse Ferroviaire).

Parait le 1^{er}
de chaque mois

Fondateur :
Jean-Edm. FOURNEREAU,
direction et rédaction :
Jean FOURNEREAU Fils

Editions : LOCO-REVUE
Boite Postale 9 — 56 AURAY
Téléphone : 65
C. C. P. 2081-39 PARIS
R. C. Lorient 66 A 182

NOTA - La reproduction
de tout ou partie des textes
et clichés ci-inclus, ne peut
être permise sans l'autori-
sation de l'Editeur

Les articles publiés n'enga-
gent que la responsabilité
de leur auteur. Les manus-
crits non insérés ne sont
pas rendus

Les insertions publicitaires
publiées n'impliquent nulle-
ment l'engagement de la
revue de recevoir toutes
les annonces qui lui
seraient soumises. Le con-
trat de publicité n'est pas
réalisé sur la seule sollici-
tation de l'annonceur,
mais par l'acceptation du
journal qui conserve l'en-
tière liberté d'y donner ou
de n'y pas donner suite
sans avoir à fournir motifs
ou justifications

Pour tous changements
d'adresse prière de joindre
avec la dernière bande
0,50 frs en timbres postes.
L'échéance d'abonnement
est indiquée à droite et en
haut du cliché d'adresse

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

SOMMAIRE

A propos de la transposition à l'échelle de réseaux secondaires, plans de matériel des TV	252
La photographie ferroviaire	256
Une réussite : la 030.TA.607 OUEST du R.M.A.	261
L'électricité au service du modélisme : le block Magnampli	264
Le plan du mois	267
Le congrès national FFMF de Marseille	268
Le courrier du " O "	271

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

(Sommaire provisoire)

" SPÉCIAL VACANCES "

Chemins de fer secondaires et tramways espagnols. — Réalisme en voie HO. — Les diodes dans les circuits d'itinéraires. — Le viaduc de Caronte. — Le plan du mois. — Model shopping. — Wagons à voie métrique au 1/60. — Le courrier du O (côtés de voitures en Nu Weld). — Etc...

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Titelbild

Grossie d'un tiers par l'objectif, cette amusante locomotive de manœuvre type 030.TA.OUEST est en vérité à l'échelle HO. Equipée d'une superbe distribution à excentriques et témoignant d'un montage très soigné, c'est une nouvelle réalisation digne d'intérêt de l'artisanat français. (Voir en page 261.)

Magnified by one third by the objective, this amusing marshalling tank locomotive 0-6-0 TA of the SNCF western region, is in reality in scale HO. Fitted with a magnificent excentric gear and very carefully mounted, it is a new production worthy of interest of the french handicraft. (See page 261).

Die nette Tenderlok, auf unserem Titelbild um 1/3 vergrössert, ist in Wirklichkeit ein HO-Modell, an dem besonders die zierliche Exzentersteuerung beachtenswert ist. (Zu unserem Artikel auf Seite 261).

Cliché Loco-Revue.

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les bonnes maisons spécialisées ainsi que dans les bibliothèques des gares S. N. C. F. de la région parisienne et des grandes villes de province (plus de 300 points de vente).

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER *
Le Numéro Single Copy	3,60 F.	4,00 F. ou 3,00 DM. ou 5 SH. ou DOLLAR 0,80
Abonnement Annuel Annual Subscription	35 F. (1)	(2) 40,00 F. ou 30 DM. ou 50 SH. ou DOLLAR 8,00

* POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 37,00

(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 42,00

A PROPOS DE LA TRANSPOSITION A L'ECHELLE D'UN RESEAU SECONDAIRE - PLANS DE MATERIEL DES T. V.

Voir également N° 260 et 262 de Loco-Revue.

D'après documents J. C. RIFFAUD.

EINE NEBENBAHN IM MODELL.

MODELLING A NARROW RAILWAY.

Le réseau TV des CFD, décrit en les précédents numéros de **Loco - Revue**, peut, comme d'ailleurs tout autre réseau de chemin de fer secondaire, servir d'exemple pour compléter, par une ligne de tracé simple, un réseau de chemin de fer modèle du type à voie normale. Le chemin de fer secondaire peut tout aussi bien être le thème unique d'un réseau modèle alors intégralement réalisé en voie métrique. L'avantage d'un tel choix, malgré le peu d'éléments existants pour une réalisation concrète, est la grande liberté que permet la transposition d'un secondaire à l'échelle tout en conservant un réalisme satisfaisant. Le matériel roulant est court et les courbes de faibles rayons déjà en réalité, permettent sur le réseau modèle de larges possibilités au point de vue tracé. En outre, les installations de voie sont souvent très rudimentaires et la signalisation particulièrement simplifiée. Enfin, le caractère rustique de la plupart des réseaux secondaires encore existants, comme l'originalité du matériel utilisé sur ceux-ci, font que ces chemins de fer possèdent un charme que nul amateur ne saurait nier.

Dans le cas d'une ligne accessoire à un réseau HO existant, des éléments de voie à l'écartement TT pourront

chemin de fer de type secondaire en tant que complément à un réseau HO.

Si seul le chemin de fer de type secondaire intéresse l'amateur, ce dernier peut en ce cas adopter carrément l'écartement du HO pour une échelle nominale du 1/60 et profiter des éléments HO existants à l'instar de l'exemple précédent. L'écartement de 16,5 mm lui donnera alors davantage de possibilités quant au détaillage de ses modèles, mais il sera aussi plus encombrant. Un réseau de ce type peut néanmoins tenir sur une table de 1 x 2 m en raison du faible rayon de courbure pouvant être adopté*.

Voici comment peut être traité un tel réseau :

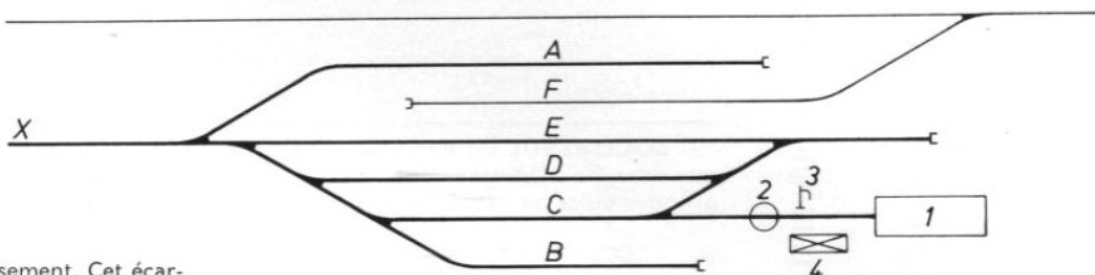
A - BASE DE DÉPART

Le tracé permettant l'exploitation la plus attractive sera basé sur un circuit en ovale avec un embranchement permettant l'implantation d'une gare en cul-de-sac. Pour une ligne complémentaire à un réseau modèle de style SNCF, le tracé de terminus à terminus, l'un de ceux-ci étant commun avec l'une des gares du circuit à voie normale (gare de correspondance), sera le plus indiqué.

L'arrivée de la ligne à voie unique du secondaire se fait en X. Nous trouvons les voies de départ E et d'arrivée D. La voie A permet les échanges avec le réseau principal F, à voie normale. La voie de débord B sert au chargement des véhicules. Cette voie pourra être noyée dans le sol, une halle peut lui être adjointe. La voie C sert de garage pour les wagons vides et permet l'accès au dépôt 1. La section de voie conduisant à ce dernier est coupée par un petit pont tournant 2, pour le retournement des machines. Le ravitaillement en eau se fait par la grue hydraulique 3 et en combustible par le parc à charbon 4. Il n'y a pas de bâtiment de gare spécial au secondaire, car c'est la gare SNCF du réseau principal qui sert de gare commune pour la délivrance des billets et l'enregistrement des bagages.

Cet exemple de gare ne nécessite que sept aiguillages et permet déjà un maximum de manœuvres. Il convient aussi bien pour le terminus d'un réseau uniquement métrique (à ce moment-là les voies SNCF n'existent pas et un BV avec halle PV accolée est placé entre les voies A et E), que pour le tracé d'une gare commune de correspondance chemin de fer secondaire - réseau normal.

Fig. 1



être utilisés avantageusement. Cet écartement de 12 mm correspond exactement pour l'échelle HO à une voie prototype de largeur 1 067 mm (voie Kap.). L'utilisation de pièces intéressant l'échelle nominale TT, telles qu'éléments de voie, essieux montés et mouvements électriques représente donc un matériel de base déjà substantiel pour qui s'intéresse à la construction d'un

B. - ETUDE DE LA STATION TERMINUS

Nous prendrons exemple sur la gare de Bourgneuf-en-Retz, des TV (voir schéma n° 1).

* Nous illustrerons à ce sujet et en notre prochain numéro l'adaptation faite par un de nos lecteurs, de matériel commercial.

Bien entendu, rien n'empêche de doubler la voie de débord comme celle du dépôt.

C. - ETUDE D'UNE STATION DE PASSAGE

Prenons la gare de Sion-sur-l'Océan comme modèle (voir schéma n° 2), si l'on peut ici parler de modèle précis

étant donné le caractère élémentaire de cette disposition !...

Ce type de gare très simple consiste en une voie directe A et une voie déviée B qui permet le croisement de deux convois ou sert occasionnellement de garage pour du matériel vide ou à décharger. Le bâtiment (1) se

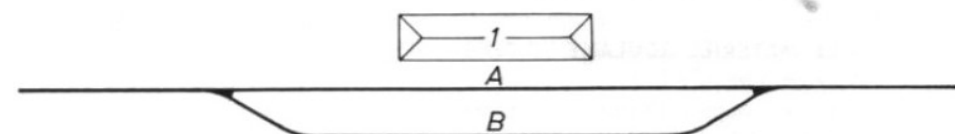


Fig. 2

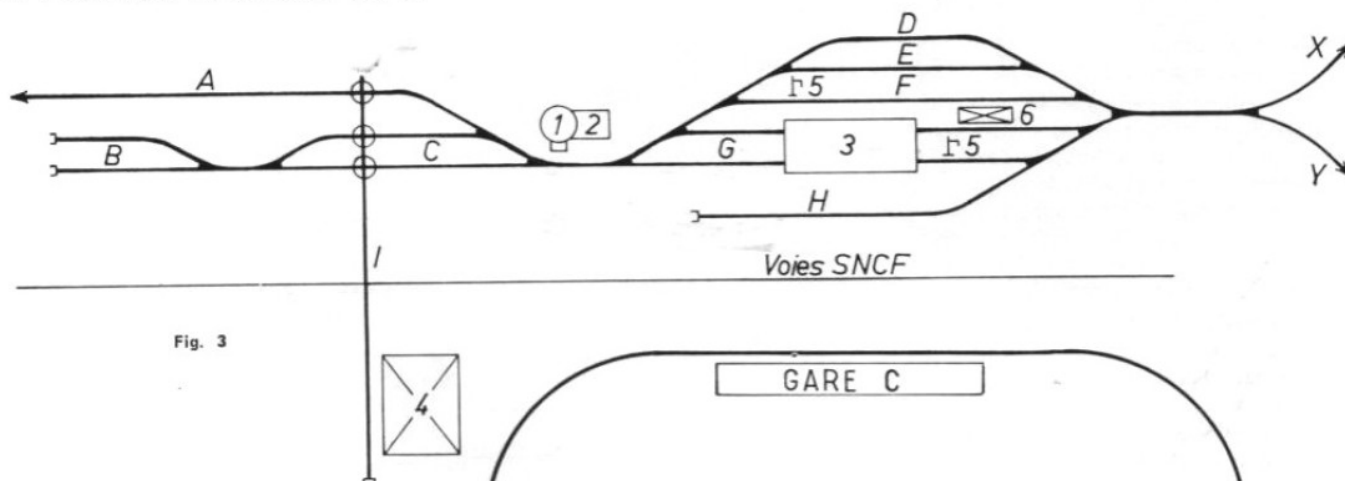


Fig. 3

place aussi bien du côté voie déviée (cas d'une station avec halle PV, une voie en tiroir pourra, dans ce cas, prolonger la voie d'évitement) que du côté voie directe (cas d'une halte voyageurs).

D. - ETUDE D'UN CENTRE DE RÉSEAU AVEC GARE D'EMBRANCHEMENT

Prenons comme exemple la gare de Luçon (voir schéma n° 3), en laquelle se joignent des lignes provenant de trois directions opposées : A, X et Y. La voie Y croise les voies SNCF au-delà de la gare. Les voies B et C sont des voies de garage et de service. Les voies C ainsi que la voie A sont coupées chacune par une plaque tournante, disposition permettant l'acheminement d'un wagon quelconque vers le silo à grains 4, par la voie transversale I. Un château d'eau avec prise d'alimentation 1 est accolé à la lampisterie 2. Les voies de passage à quai D, E et F, qui intéressent les trois directions possibles, sont parallèles aux voies G du dépôt 3. Deux grues hydrauliques 5 et un parc à combustibles 6 complètent l'installation. Les plaques tournantes précédemment citées sont également utilisées pour tourner les locomotives et autorails. La voie H sert au garage des véhicules de service (grue, désherbeur, etc.). Le bâtiment de la gare est commun avec celui du

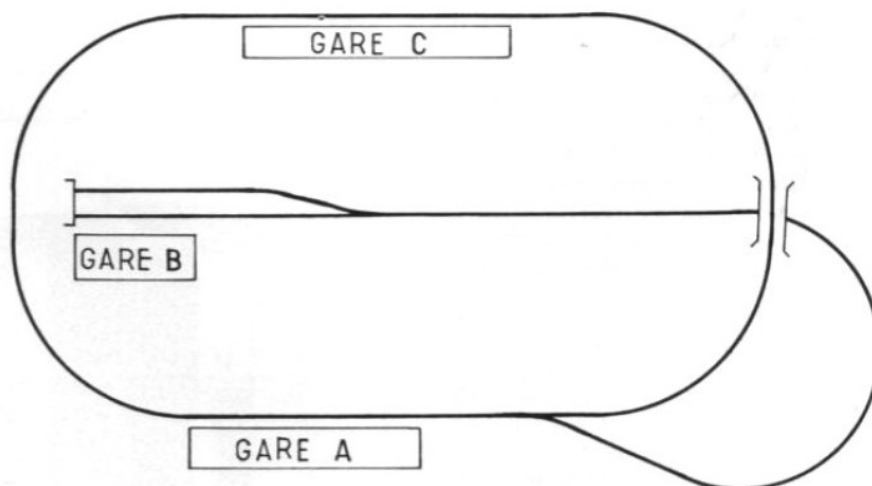
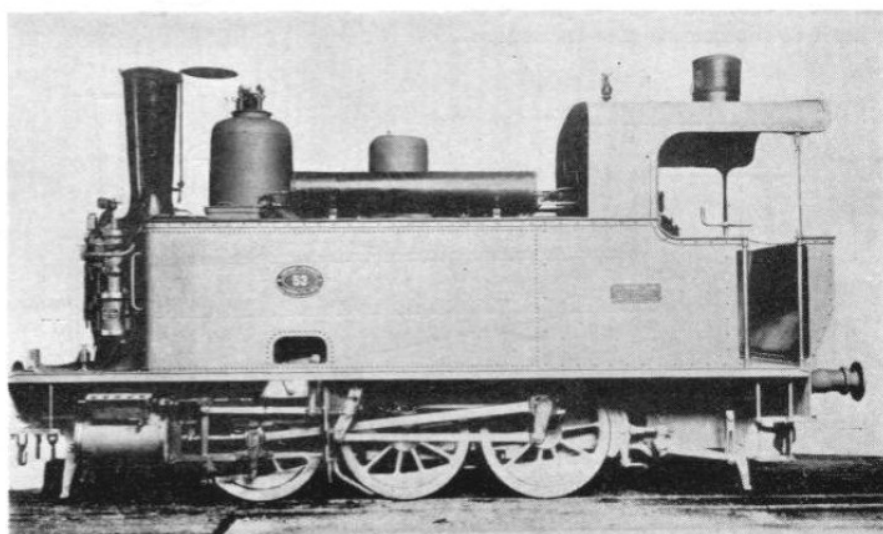


Fig. 4

NOTA. — La gare A du schéma correspond à la gare décrite par le chapitre D.



030 des TV (voir diagramme au dos)

grand réseau (cas de la station terminus).

E. - LE MATÉRIEL ROULANT ET FIXE

Pour un réseau miniature sur lequel seraient aménagées chacune des gares évoquées (voir schéma), le parc minimum de matériel moteur à envisager serait le suivant :

- un locotracteur,
- un autorail,
- trois locomotives.

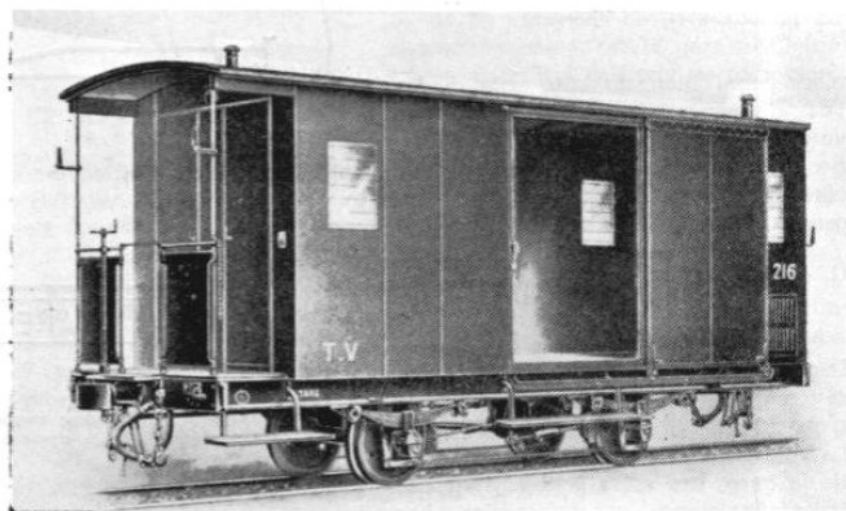
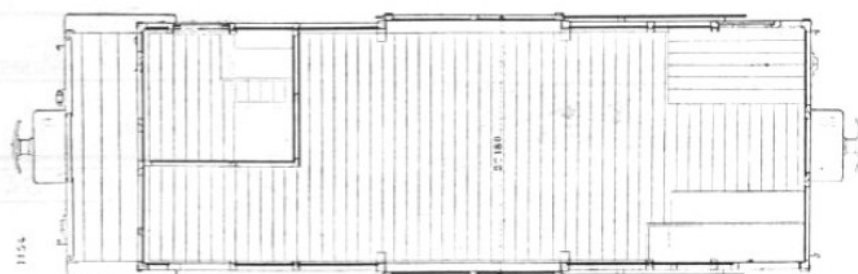
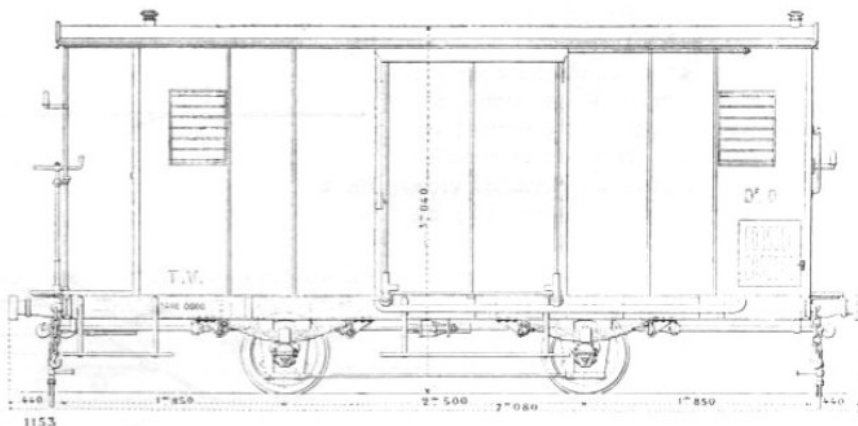
Le nombre de véhicules en matériel remorqué est moins critique. On veillera seulement à ne pas encombrer inutilement les voies afin de permettre une circulation normale sur les itinéraires. En général, les voies d'arrivée et de départ doivent être libres de tout matériel non en convoi.

Le matériel roulant doit être, bien entendu, construit par les modélistes eux-mêmes. Nous joignons, à titre documentaire :

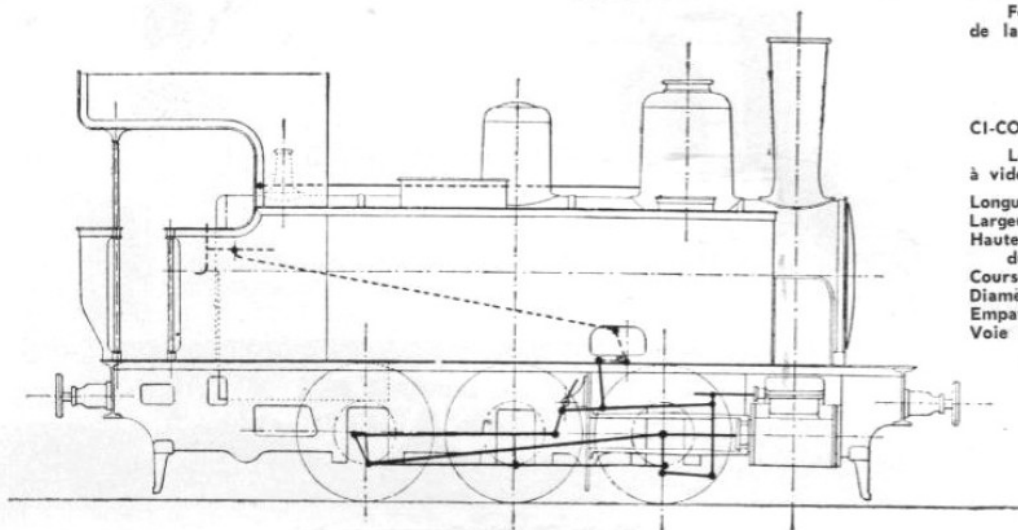
- un plan de voiture deux essieux,
- un plan de fourgon
- et un plan de locomotive.

Les bâtiments de gare sont du type CFD classique. Les amateurs possédant les "Cours de construction de chemin de fer" de Moreau, ouvrages précieux pour le modéliste, trouveront les plans de ces gares dans le tome VI (type à halle PV accolée pour le premier réseau et avec étage plus salle d'attente pour le second réseau). Les remises à machines possèdent une ou deux voies suivant le type et sont munies d'un auvent supérieur caractéristique pour l'échappement de la fumée.

Dans le même Moreau, on trouvera un modèle de grue hydraulique et de château d'eau, ainsi que le plan d'un gabarit de chargement pour les wagons.



Fourgon à bagages des CFD, ancien réseau de la Vendée, avec compartiment postal.



CI-CONTRE ET PAGE PRÉCÉDENTE :

Locomotive 030 tender Corpet-Louvet de 17 t à vide, des anciens chemins de fer de la Vendée.

Longueur ht	6,580 m
Largeur totale	2,100 m
Hauteur de la cheminée au dessus du rail	3,354 m
Course des pistons	0,450 m
Diamètre des roues	1,000 m
Empattement	2,160 m
Voie	1, m

Dessin à l'échelle du 1/60°.

Naturellement, on peut varier à plaisir les dispositions de voies et l'implantation des bâtiments suivant la place disponible, mais il est bon de suivre le plus près possible des dispositions réelles.

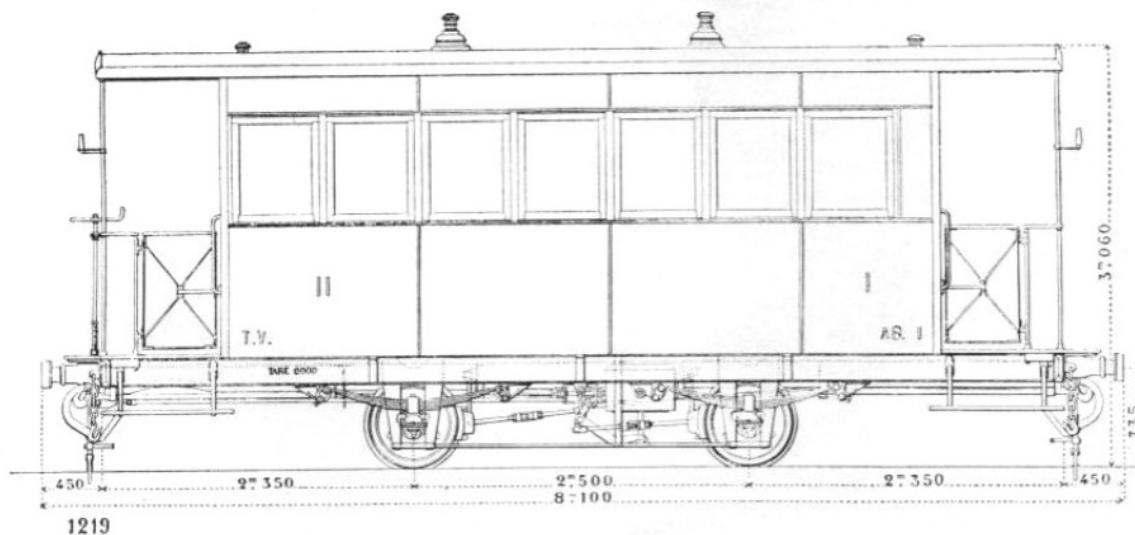
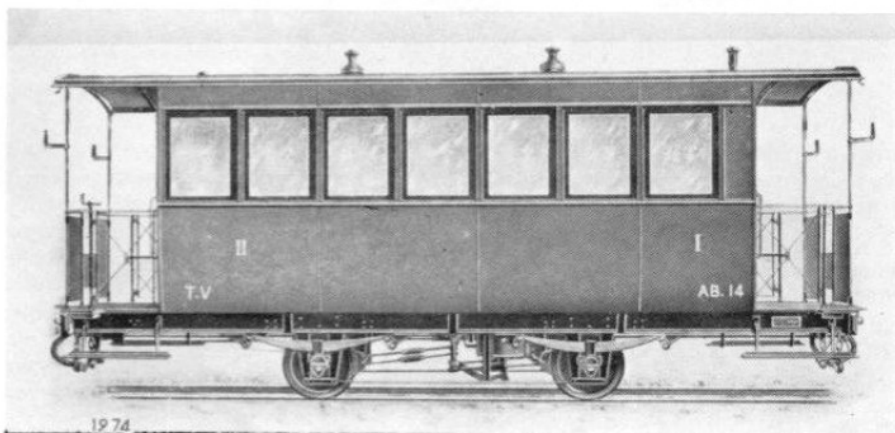
Pour l'exploitation (voir schéma n° 4), une des nombreuses solutions consiste à expédier un train des gares C et B vers la gare de correspondance D où de nouvelles formations pourront être établies. Durant ce temps, un autorail peut partir de D vers B, les convois réformés sont à nouveau expédiés, etc.



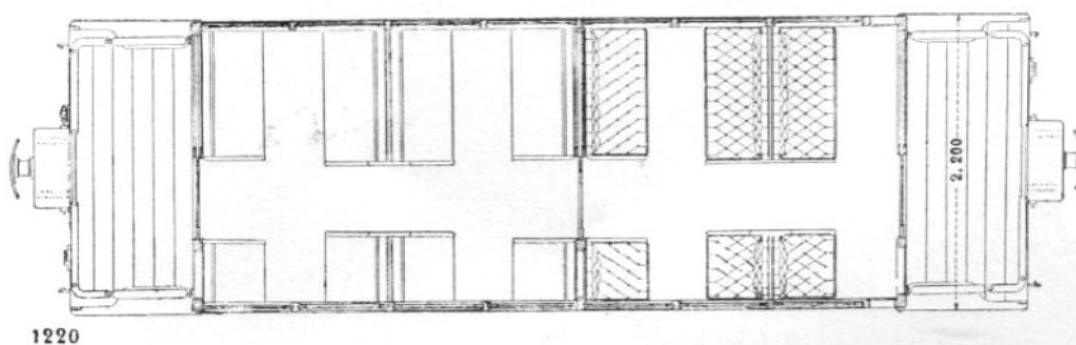
Nous espérons, par cet exposé, hélas bien condensé, vous avoir donné l'envie de vous intéresser encore davantage aux secondaires et restons à votre dis-

position pour tous conseils pour votre futur réseau. Nous serons heureux à l'occasion de pouvoir admirer ici quel-

ques réalisations inspirées de ces pages. A vos outils donc et bon courage !...



Voiture mixte 1^{re}/2^e
ancien réseau de la Ven-
dée.



Dessins à l'échelle
du 1/60^e (pour voie HO).

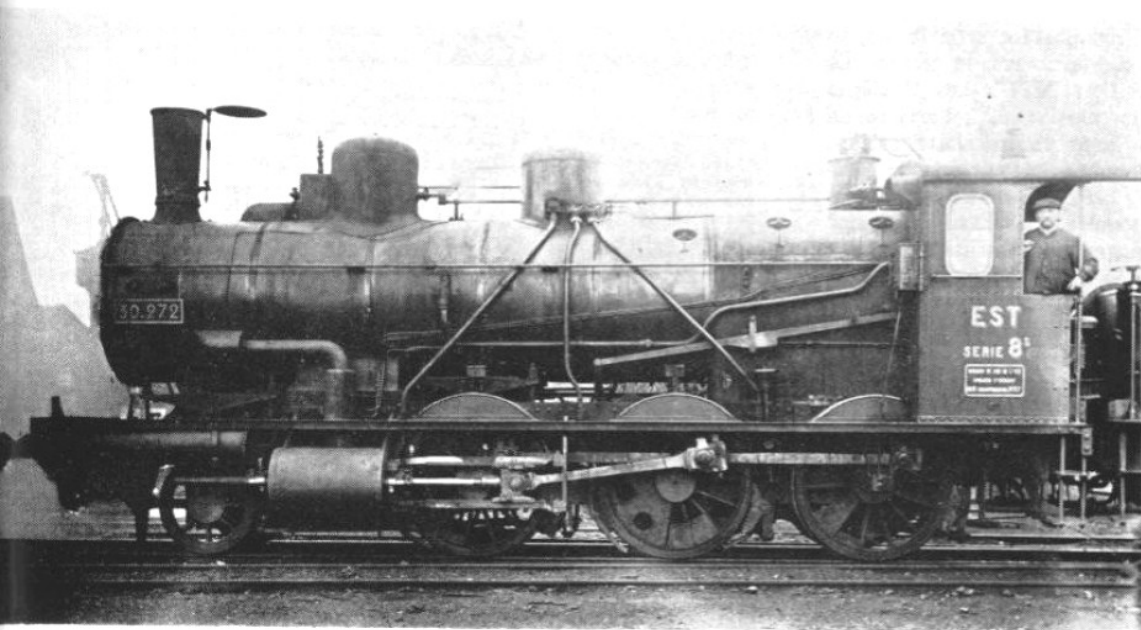
Une date à noter sur votre agenda...

du 16 au 28 juin 1966 *Exposition du nouveau matériel ferroviaire français*
dans l'enceinte de la gare de Maine Montparnasse
organisée par l'Association Internationale des Chemins de Fer

Locomotive à vapeur compound à surchauffe type 231 C.-49 à 88 de la région NORD - S.N.C.F.
Tender 37. A - 1 à 150 NORD.



LE COURRIER DU "O"



Locomotive 130 B série 8s de l'ancien réseau de l'Est.
(Rappelons que la machine illustrée en notre précédent numéro, la 30354, fait partie de la série 8 c).

A 2-6-0 B, serial 8s of the old Eastern Rly.

1'C-Lokomotive BR 8 s der ehemaligen Ostbahn.

Document
Loco-Revue.

Construisons une 130 B - EST

Wir bauen eine alte Dampflokomotive.

Let us build a 2-6-0 B-East.

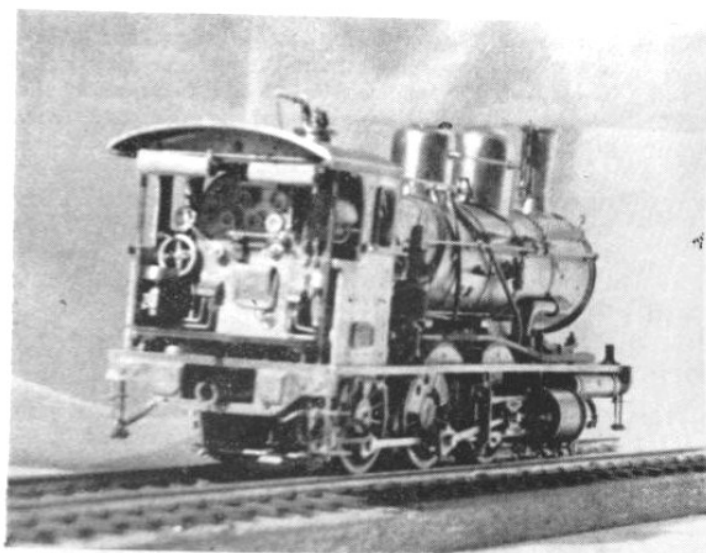
Texte et clichés par J.M. FLORIN

(Suite, voir précédent numéro).

LA SUPERSTRUCTURE

Le corps cylindrique et la boîte à feu, en laiton de 5/10 dûment recuit à la flamme, ont tous deux été percés de tous les trous avant d'être roulés ou mis en forme. Les arrondis de la boîte à feu sont bouchés à l'étain et limés en arrondi, selon le procédé classique. Le corps cylindrique repose à l'avant sur un berceau très ajouré, en laiton 40/10, vissé par-dessus, et la boîte à feu à l'arrière sur deux pattes venant se visser sur le tablier à l'intérieur de l'abri. L'ensemble comporte les 11 auto-claves visibles. Le corps cylindrique porte au-dessus de lui le réservoir principal d'air comprimé — en fait il s'agit d'un espèce de tonneau coupé en deux dans le sens de la longueur, riveté avant mise en forme, et venant coiffer la vis sans fin de la transmission, la protégeant efficacement contre tout regard indiscret.

La boîte à feu pénètre à l'intérieur de l'abri et porte sur le côté gauche le support de la vis de changement de marche, fidèlement reproduit et actionnant réellement les contrepoids de la coulisse de Stephenson lorsqu'on tourne le volant de changement de marche. L'abri est donc réalisé comme l'abri réel, en 5 pièces s'assemblant autour de la boîte à feu et de la barre de relevage : 2 demi-faces avant, 2 côtés et la toiture munie de ses gouttières. La boîte à feu est fermée à l'arrière par une pièce découpée à la demande, en laiton 30/10 et arrondie dans son épais-



Depuis les rideaux de toile pour la mauvaise saison, ici roulés, jusqu'au plus petit manomètre, tous les accessoires de l'intérieur de cabine sont reproduits.

From the linen curtains up to the smallest manometer, all the inside details of the cabin have been reproduced.

Von den Vorhängen zum Schutz bei schlechter Witterung (hier aufgerollt) bis zum kleinsten Manometer sind alle Einzelheiten des Führerstandes nachgebildet.

seur ; venant se plaquer contre la boîte à feu, elle est maintenue en place par deux lames de chrysocal — donc facilement amovible en cas de besoin. Cette "pièce de fermeture" comporte bien entendu sur sa face arrière l'essentiel des commandes, tubes à niveau et manomètres ainsi que sur une espèce de bras passant sous la vis, le robinet de frein type M-4 et, sur le dessus, la commande du régulateur dans sa disposition "EST". Les 2 sièges — mobiles — sont reproduits, ainsi que, à l'arrière de l'abri, les 2 rideaux de toile pour la mauvaise saison, effectivement dépliant. Etant donné la "période de référence" de mon matériel (1947/1952), la machine ne comporte pas de grillage pare-caténaire. De même le tender n'est pas muni de l'étui à ringards réglementaire de nos jours. La porte de boîte à fumée très bombée, m'a donné bien du mal. Après divers essais peu concluants, dont un empilage de 5 disques de diamètres décroissants de laiton 10/10 soudés et limés en arrondi, j'ai fini par découper 2 ronds de diamètres identiques (32 mm) en laiton de 50/10 et 10/10, soudés ensemble de manière à obtenir du 60/10 que je n'avais pas sous la main. J'ai commencé à dégrossir à la lime ce bloc de manière à obtenir le bombé caractéristique et l'ai "fini" sur la perceuse, le diamètre se trouvant en même temps ramené aux 30 mm voulus. Les loquets, porte-lanternes et porte-fanions (carré à droite et rond à gauche) sont reproduits. Les rivets — en particulier ceux assurant la fixation de la charnière, sont obtenus par le procédé décrit plus haut. A noter en passant que plusieurs machines ont reçu ces dernières années des portes de boîte à fumée différentes, beaucoup moins bombées — dites d'ailleurs "plates". Voir à ce sujet la photo de la 130.B-434 publiée en couverture du précédent numéro de Loco-Revue.

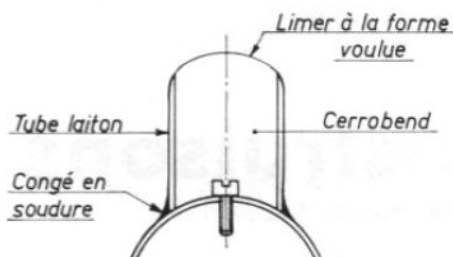
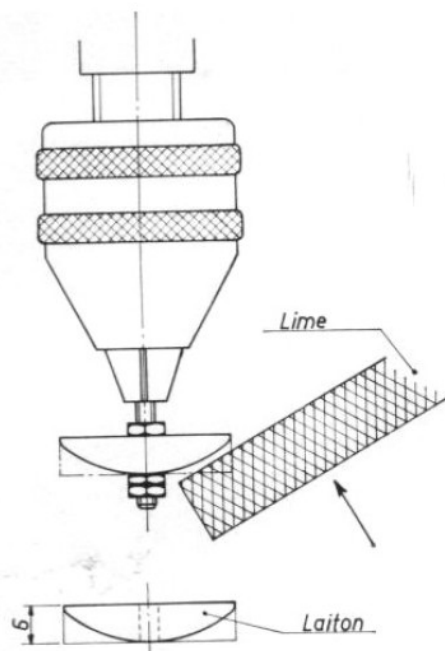
Le dôme et la sablière sont tirés dans du tube laiton d'épaisseur 10/10 et de diamètre adéquat, limés en bas en arrondi selon le diamètre du corps cylindrique, soudés avec un congé d'étain sur une embase ellipsoïdale, remplis de cerrobend et limés à la forme définitive. Le dôme est précédé du caisson renfermant le régulateur avec sa soupape (laiton 3/10 cambré, rempli de cerrobend et limé), lui-même faisant suite au départ du surchauffeur en laiton massif travaillé à la demande (une sacrée pièce...)

La cheminée, résolument tronconique, se compose d'un tube laiton incisé en V sur sa longueur puis soudé, bordé en haut d'un fil 8/10, en bas d'une bande de 3/10 de 2 mm de large ne recouvrant le tube que de 7 à 8/10. L'embase est tirée dans un rond plein limé en forme de cône, arrondi en bas et soudé sur une embase avec un petit congé, comme le dôme ou la sablière. Les parties hautes et basses ainsi obtenues sont réunies cette fois à l'araldite, pour ne pas détruire les soudures existantes, la bande laiton soudée au bas du tronc de cône faisant office de couvre-joint. Le capuchon n'offre pas de grandes difficultés et est évidemment mobile.

Le "pot" des soupapes est réalisé en partant des mêmes principes et renferme le sifflet et les ressorts de soupape — des "obus de valve" de chambre à air, par miracle, convenaient très bien.

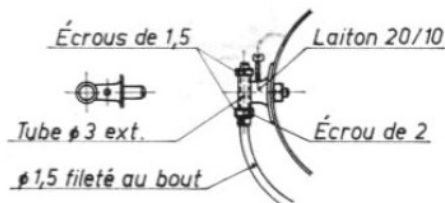
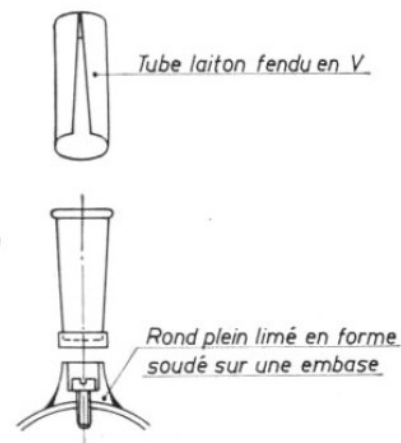
Les tuyaux de descente de sablière sont en deux pièces : rond $\varnothing$ 1,5 de la sablière au tablier, tube $\varnothing$ 0,8/1,5 du tablier au rail. Pour des raisons bien évidentes de démontage, les deux parties n'aboutissent pas dans le même trou, mais dans 2 trous placés côte à côte dans le même

Mise en forme sur une perceuse de la porte de boîte à fumée.



Le tube constituant le corps du dôme est d'abord soudé sur une embase épousant la forme de la chaudière. Il est ensuite rempli de cerrobend puis, lorsque ceul-ci est "pris", le haut du dôme est limé à la forme voulue.

Façonnage de la cheminée tronconique.

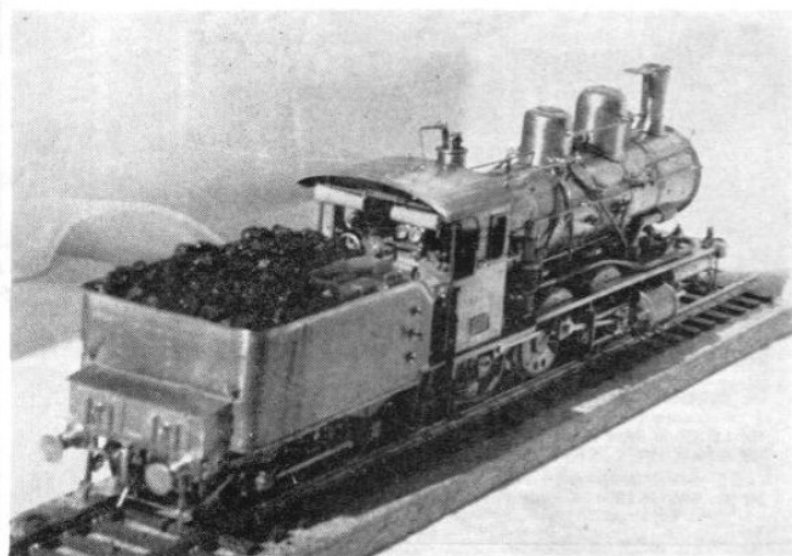
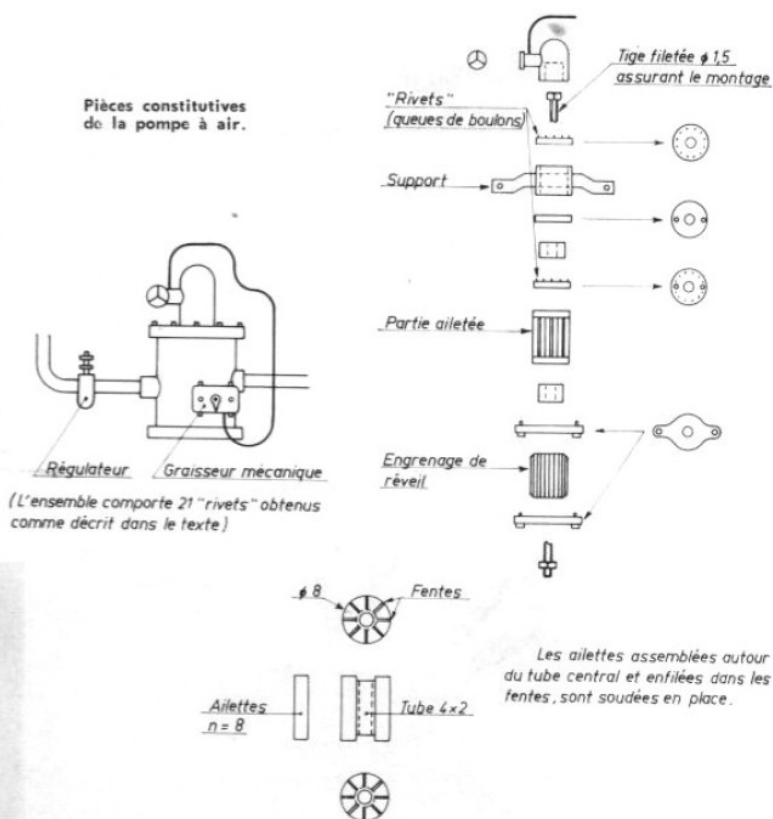


Une entrée d'alimentation.

plan, celui du tube étant taraudé et l'extrémité du tube (recuit) fileté — ce qui permet de le visser par en dessous, puis de le cambrer à la demande.

La pompe à air, intégralement à l'échelle, est réalisée de toutes pièces selon le dessin : elle comporte son graisseur mécanique et son condenseur. Elle est fixée à la boîte à feu par son embase soudée au moyen de 2 boulons de 1 pénétrant dans 2 trous taraudés. Afin de permettre sa dépose, ses tuyauteries de départ et d'arrivée sont raccordées "souple" — en utilisant l'effet de ressort du fil laiton 8/10 — dans des petits bouts de tube laiton $\varnothing$ 1/1,6 soudés à une de leur extrémité seulement.

L'injecteur — côté droit — reproduit le plus fidèlement possible le Sellers de la 268. La conduite de vapeur aboutissant à l'accouplement métallique de la traverse avant est "calorifugée" sur une partie de sa longueur au moyen de fil à coudre gris enroulé à spires jointives sur la tige laiton $\varnothing$ 2 préalablement encollée.



LE TENDER

Le tender reproduit est le 10.A.383, anciennement attelé à la 30.268 (après l'avoir été à une 021.A), bien qu'il ne s'agisse pas là du tender d'origine qui était un 7,5 m³ d'eau n° 771 à 968 (7-A). Tous ces petits tenders sont maintenant remplacés par des 13 m³ à 2 essieux (13-A, 13-B et surtout 13-C) un peu trop volumineux pour la taille des machines et, même, pour quelques-unes (130-B 265, 302 et 467) par des 20 m³ (20-A) à 3 essieux, encore plus disproportionnés.

Mais revenons au 10.A.383, tender type 13 de la Compagnie de l'Est provenant de la série n° 371 à 427, tranche n° 381 à 392, construite par CAIL et Cie en 1882, à raison de 0,92 F le kilo.

La réalisation, du fait de son rôle de "porte-moteur", a été assez délicate. Il comporte un châssis intérieur, supportant les bagues d'essieux ; aux entretoises arrières est fixée une plaque laiton de 30/10 supportant le T-55 et les roues dentées de démultiplication. Le moteur, placé

juste au-dessus des roues, est incliné à 45° de manière à gagner de la place en hauteur (c'est le moteur incliné de la 404 qui m'a donné l'idée de placer ainsi le T-55...) Un train d'engrenages droits en cascade (11/35 + 11/35) relie le moteur à l'arbre de transmission. Ce dernier, en acier $\varnothing$ 4 mm, tourne, comme celui de la loco, sur des paliers en céloron. Chacun des deux arbres — machine et tender — se termine par un cardan portant à son autre extrémité la moitié de l'arbre à coulisses, le milieu de celui-ci tombant sensiblement dans l'axe de la traverse arrière de la machine.

Le reste de la construction du tender n'offre rien de particulier. Les longerons extérieurs sont factices et supportent, comme sur le prototype, les chasse-pierres prévus pour la marche tender en avant.

Les ressorts de suspension et les boîtes d'essieux proviennent, pour une fois, de supports d'essieux du commerce : la boîte de l'un et les ressorts de l'autre, — la combinaison des deux est parfaite. L'extrémité des lames de ressort prend appui, comme dans la suspension originale, sur des espèces d'ergots fixés au châssis au moyen de petites équerres.

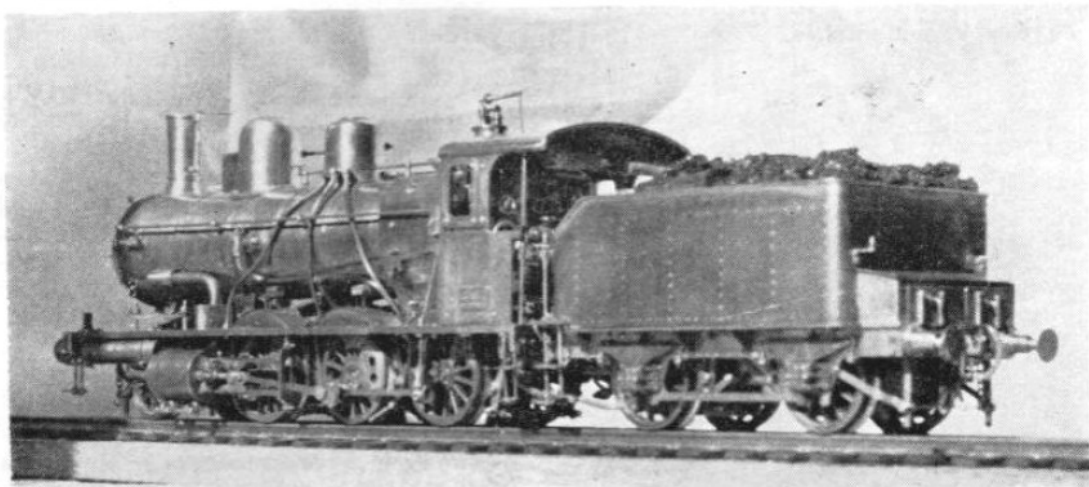
Le tour de caisse, en chrysocal 3/10, riveté à la main sur un bloc de plomb (je n'ai jamais éprouvé le besoin d'une "roulette" à riveter ni de tout autre appareil du même genre), est bordé sur son pourtour d'un fil de 8/10. La traverse arrière, très ajourée, est en laiton 20/10 et reproduit celle du prototype y compris les très particuliers supports de chaînes. La timonerie de frein est aussi exacte et complète que possible — ainsi d'ailleurs que celle de la machine.

La démultiplication de ce modèle semblera peut-être excessive : elle est de l'ordre de 1/60, mais elle permet un ralenti impeccable, des manœuvres à 2 mm près, ainsi qu'un effort de traction considérable — sans qu'aucun mouvement de torsion ne tende jamais à se manifester, bien que l'ensemble ne pèse que 2,5 kg. La machine est lestée de 300 g de plomb dans le corps cylindrique (par manque de place entre les longerons).

A mon avis, seule la solution du moteur dans le tender — tout au moins avec les moteurs français — pour une machine à foyer rentrant entre les longerons, permet une réalisation sans tricherie, un abri pouvant être totalement aménagé et un corps cylindrique qui soit vraiment cylindrique sans que l'on n'aperçoive nulle part aucun de ces disgracieux éléments de transmission n'ayant... rien à faire dans une machine à vapeur.

Voici donc reproduite l'une de ces petites machines qui ont survécu à bien d'autres plus modernes et plus puissantes — mais aussi beaucoup moins simples et moins économiques. Sa construction, qui a nécessité 900 était en leur pouvoir pour satisfaire à mes demandes et, en particulier, mon ami Albert BLIN, de Rambervillers, pour la très grande amabilité dont il a toujours fait preuve heures — peinture non comprise, s'est étalée sur 20 mois de travail, soit à raison en moyenne de 45 heures par mois. Je ne veux pas terminer sans remercier ici tous les "mécaniciens de 30.000" qui ont, tous, fait tout ce qui en me révélant les secrets de "ses" 130-B : la 439 et la 467.

★



Carnet de notes :

Pour mémoire : changement d'adresse : Mr J.M. FLORIN n'habite plus Belfort, mais : "Les Cèdres", 90-VETRIGNE.

Derniers O-istes inscrits :

Mr BELBIS : 75, avenue pierre Séward, 91-STE-GENEVIÈVE-DES-BOIS.
Mr COUGOUREUX : Viticulteur, 82-ORGEUIL.
Mr B. DELUARD : 49, rue L. Bourcier, 54-NANCY.

Mr DESGRIPPES : 132, Boulevard Carnot, 78-LE VESINET (Modéliste) — Spécialité : modèles traction électrique (1920/1940).

Mr LECCEUR Jean-Louis : 17, boulevard d'Harfleur, 76-LE HAVRE.

Mr MONTEINIER J. : 155, rue République, 69-BELLEVILLE-SUR-SAONE, Modéliste, réseau 1 voie métrique (32 mm, emploie des pièces O.)

Mr G. GAUTHIER : 49, rue Paul Pastur, LODELINSART, Belgique (réseau en construction).

En notre prochain courrier seront illustrées les dernières réalisations, à l'échelle O cette fois, d'un modéliste marseillais, Monsieur Fouque, rompu au moulage des résines autopolymérisables. (Voir notamment notre précédent numéro : une A7 SUD-

(Voir notamment notre précédent numéro : une A7 SUD-EST EST ex WR JOUEF).

NOTRE CONCOURS PHOTOGRAPHIQUE ANNUEL

— 1^{er} Prix : la 231-E NORD de Rivarossi, en HO —

La photographie ferroviaire est à l'honneur dans ce numéro, aussi est-il tout indiqué que nous en profitons pour présenter notre concours annuel.

Notre correspondant, Monsieur J. Laurent, a émis en effet en notre précédent numéro, l'idée de la constitution - avec la collaboration de tous - d'une liste des lieux où il est possible encore de photographier des locomotives à vapeur, complétée de l'énoncé du matériel jugé intéressant que l'on peut y trouver.

Les premières informations fournies par nos lecteurs à ce sujet seront publiées dans notre numéro "spécial vacances" de juillet-août.

A notre tour, nous vous demandons de vouloir bien collaborer avec nous pour illustrer au mieux ce matériel de type vapeur encore en service. C'est là le thème principal de notre concours 1966.

Le bon de participation de même que les détails du règlement seront publiés en notre prochain numéro. Doré et déjà, précisons que trois photos au format 13 x 18 seront exigées : deux à caractère documentaire illustrant au mieux une locomotive à vapeur réelle, et une subsidiaire montrant un matériel de chemin de fer modèle sous son angle le plus réaliste.

★

ATTENTION ! numéro Loco-Revue de juillet-août : "numéro spécial vacances"